Deutscher Bundestag **Drucksache 19/9108**
19. Wahlperiode 05.04.2019

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Cem Özdemir, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Stuttgart 21 – Kostenentwicklung und Umsetzung des Planfeststellungsabschnitts 1.3 (Anbindung Flughafen)

Für das Projekt Stuttgart 21 ist die Finanzierung von Kosten in Höhe von 4,5 Mrd. Euro zwischen den Projektpartnern im Finanzierungsvertrag klar geregelt. Nach deutlichen Kostenanstiegen wurde der Finanzierungsrahmen durch einen Beschluss des Aufsichtsrates der Deutschen Bahn AG am 26. Januar 2018 auf 8,2 Mrd. Euro erhöht (www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/de/projekt/finanzierung-und-kosten/s21-neuordnung-bahnknoten-stuttgart/). Seither sind die Preise im Bausektor weiter erheblich gestiegen und das Projekt Stuttgart 21 weist zahlreiche bautechnische Probleme auf. So dringt beispielsweise Wasser in Tunnelbaustellen ein (www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.tunnelbau-fuer-stuttgart-21-die-wasserschlacht-im-neckartal.06fdd7e8-d4a6-489a-bbb2-0ce272f7533b.html) und der Tunnelbau kommt nicht überall so schnell voran wie geplant (www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgart-21-bahn-kommt-bei-tunnelbau-langsam-voran.d3c7c18a-837f-455a-abc5-dc8142127f76.html). Aus Sicht der Fragesteller stellt der Finanzierungsrahmen von 8,2 Mrd. Euro die tatsächlich zu erwartenden Kosten nicht annähernd realistisch dar.

Einer der schwierigsten und zeitlich langwierigsten Planbereiche ist der Planfeststellungsabschnitt 1.3a (Anbindung der Gäubahn an den Flughafen). Es besteht noch kein Baurecht und der geplante Mischverkehr aus S-Bahnen einerseits und Regional- und Fernzügen andererseits wirft zahlreiche Fragen auf. Vor Ort wird schon seit vielen Jahren eine Beeinträchtigung der Pünktlichkeit der S-Bahn befürchtet (www.pro-bahn-bw.de/themen/index.php?t=s21). Zunächst war der Betrieb der ausschließlich für den S-Bahnverkehr gebauten Strecke als Mischverkehrsstrecke nur befristet bis zum Jahr 2035 zugelassen worden. Diese Befristung wurde kürzlich jedoch aufgehoben (Schriftliche Frage 119 auf Bundestagsdrucksache 19/6961).

Wir fragen die Bundesregierung:

Kosten und Finanzierung

1. Von welchen Kosten für das Projekt Stuttgart 21 geht die Deutsche Bahn AG nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell aus?
2. Wann wurden die Kosten nach Kenntnis der Bundesregierung letztmalig überprüft, und zu welchem Ergebnis kam die Überprüfung?
3. Wann steht nach Kenntnis der Bundesregierung die nächste Kostenüberprüfung an?

4. Inwiefern ist das Projekt Stuttgart 21 von den allgemeinen Preissteigerungen im Baugewerbe betroffen (so stellt beispielsweise das Statistische Bundesamt fest, dass die Baupreise im Straßenbau in Deutschland von November 2017 bis November 2018 um 7,1 Prozent gestiegen sind, https://de.statista.com/statistik/daten/studie/164936/umfrage/entwicklung-der-baupreise-in-deutschland/, und auch zahlreiche Bahnprojekte haben erhebliche Baukostensteigerungen in ähnlicher Größenordnung zu verzeichnen, siehe www.leonberger-kreiszeitung.de/inhalt.bahnausbau-schoenbuchbahn-kostet-zehn-millionen-mehr.a72299c7-317c-4064-bee5-8cf8e4866a3f.html)?
5. Inwiefern wurden die bislang per Finanzierungsvertrag finanzierten 4,5 Mrd. Euro für den Bau von Stuttgart 21 in Anspruch genommen (bitte nach bereits verausgabten Mitteln und der wertmäßigen Summe bereits vergebener Aufträge differenzieren)?
6. Wie wird die Bundesregierung – auch in ihrer Rolle als Vertreterin des Eigentümers des bundeseigenen Bahnkonzerns DB AG – die Finanzierung des Projektes sicherstellen?

Abschnitt zwischen der geplanten Rohrer Kurve und dem Flughafen unter Bezugnahme auf die Schriftliche Frage 119 des Abgeordneten Matthias Gastel auf Bundestagsdrucksache 19/6961

7. Zu welchen konkreten „Unzuträglichkeiten und Missverständnissen im Planrechtsverfahren“ hat die Nennung einer festen Frist, also die Befristung der Genehmigung für die Mitbenutzung der S-Bahnstrecke durch Fern- und Regionalzüge bis zum Jahr 2035, geführt?
8. Inwiefern werden diese „Unzuträglichkeiten und Missverständnisse“ vermieden, wenn die Maßgaben beispielsweise im Hinblick auf die höchstzulässige Geschwindigkeit, die Vorgaben an die Fahrzeugbeschaffenheiten, Breite der Rettungswege etc. unverändert eingehalten werden müssen, also lediglich die zeitliche Befristung aufgehoben wurde?
9. Inwiefern haben sich die Auflagen für den Mischverkehr gegenüber den ursprünglichen Auflagen im Rahmen der befristeten Sondergenehmigung geändert, sind Vorgaben hinzugekommen oder entfallen?
10. Mit welcher maximalen Geschwindigkeit darf die Strecke gegenwärtig durch Züge der S-Bahn befahren werden?
11. Wie kann in der Praxis sichergestellt werden, dass Züge mit Neigetechnik, die auf der Gäubahnstrecke in Zukunft (wieder) zum Einsatz kommen könnten, auf der S-Bahnstrecke ihre Neigetechnik tatsächlich und zuverlässig ausschalten (bitte erläutern, wie sich die Ausschaltung der Neigetechnik konkret „technisch sicherstellen“ lässt)?
12. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung das Ausschalten der Neigetechnik ohne Fahrzeitverlust, also während der Fahrt oder während der vorgesehenen Haltezeiten, möglich?
13. Wie sind die Risiken einzuschätzen, die bei Zugfahrten mit eingeschalteter Neigetechnik auf der S-Bahnstrecke eintreten können (bitte erläutern)?
14. Handelt es sich bei einem Stopp aufgrund eines Haltesignals oder aufgrund eines vor dem Zug befindlichen S-Bahnzuges, der an einem der Bahnhöfe in Oberaichen, Leinfelden oder Echterdingen hält, um einen „unvorhergesehenen Halt“ im Sinne der Antwort auf o. g. Schriftliche Frage?
15. Gilt diese Aussage bzgl. des „unvorhergesehenen Halts“ auch für S-Bahnen oder ausschließlich für Regional- und Fernzüge?
16. Bringt die Verbreiterung des Rettungsweges zwischen Tunnelportal und Bahnsteigbeginn bauliche Eingriffe in das Tunnelbauwerk mit sich?

17. Weshalb umfassen die Erfahrungsberichte, die der Infrastrukturbetreiber dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur fünf und 15 Jahre nach Inbetriebnahme der Infrastruktur für den Regional- und Fernverkehr vorzulegen hat, nicht auch eingetretene Trassenkonflikte und Verspätungen bei der S-Bahn?
18. Welche Konsequenzen sind aus Sicht der Bundesregierung denkbar, wenn es zu negativen sicherheitsrelevanten Feststellungen im Rahmen der Berichtspflicht kommt?
19. Welche Konsequenzen sind aus Sicht der Bundesregierung denkbar, wenn es zu negativen Erfahrungen in Bezug auf die Pünktlichkeit der S-Bahn kommt?
20. Wie bewertet die Bundesregierung, dass der S-Bahnverkehr an der Haltestelle „Flughafen/Messe“ für zwölf und nach Filderstadt sogar um 14 Monate unterbrochen werden soll (www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stoerung-wegen-s21-arbeiten-s-bahn-soll-den-stuttgarter-flughafen-ein-jahr-nicht-anfahren.7f90eb5a-a9d0-453a-ae13-7f730d9709cf.html)?

Berlin, den 19. März 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333